INTRODUCCION

Desde siempre la guerra ha acompañado al hombre en cada paso de la historia. Cientos de millones de vidas se han extinguido en medio de inmensos torbellinos de dolor.

La humanidad ha logrado extraordinarios avances científicos, pero no ha progresado ni una micra en el anhelo de consolidar la paz. ¿Podrá ser que la guerra escape totalmente al dominio del intelecto y se origine en inaccesibles regiones metafísicas?

Por otra parte, la crueldad de la guerra no ha variado. Las contiendas que se libraban con lanzas y flechas eran tan crueles como las que utilizan cañones, ametralladoras, tanques, aviones y submarinos.

Si fuera posible medirla, se vería que la agonía de un soldado con los pulmones atravesados por una lanza, hace 700 años, era tan dolorosa como la de otro que siglos después agonizaba con balas en los intestinos. La de un piloto, que herido se precipita con su avión ardiendo, no es menos angustiosa que la de marinos aplastados en un sumergible.

En cualquier Arma, desde el submarino hasta el avión, los riesgos y las ventajas son más o menos equivalentes. Sólo van oscilando según el desarrollo de los diferentes medios defensivos.

Según la historia narrada por Wolfang Frank, el proyecto de un submarino fue obra de James Fulton, inventor del buque de vapor. El primer submarino, llamado Nautilus, fue movido por una hélice operada a mano. Su tripulación la formaban cuatro hombres.

Sesenta años después, durante la guerra de secesión de Estados Unidos, los sureños usaron una réplica del Nautilus, llamada Hundley, que atacó a una corbeta, pero el remolino provocado por el hundimiento de la corbeta hundió también al submarino. ¡Incosteable empate!

Otro inventor, John P. Holland, botó en 1898 el Holland 9, que luego fue adoptado por la Marina de Estados Unidos. Esta nave podía sumergirse, emerger y navegar bajo la superficie, aunque lentamente. Era su mayor debilidad.

En 1904 Von Tirpitz, Ministro de la Marina Alemana, encargó la construcción del U-1, de 237 toneladas de desplazamiento y 42 metros de longitud. Su velocidad en superficie era de 20 kilómetros por hora y de 16 en sumersión. Su recorrido máximo, 2,500 kilómetros.

En 1912 se dotó al U-1 de dos motores diessel, que sólo trabajaban en superficie para recargar las pilas del motor eléctrico, el cual operaba en sumersión.

EL SUBMARINO VA A LA GUERRA

En 1914 estalló la Primera Guerra Mundial. Alemania tenía 42 submarinos. Descontando los que se hallaban en su base reabasteciéndose y los que salían o regresaban del frente, sólo 16 se hallaban en la zona de combate.

El Derecho Internacional establecía que la Armada de un país en guerra sólo podía hundir lícitamente a un mercante adversario después de darle aviso y de poner a salvo a sus tripulantes. Aunque los expertos decían que tal cosa no podía regir para los submarinos, pues dada su fragilidad era casi suicida el

“previo aviso”. Alemania se sujetó a esta práctica los dos primeros años de guerra.

Lo hizo así en atención a la masiva propaganda aliada que presentaba el submarino como una arma de villanos, piratas y cobardes; como un arma que sólo tenía ventajas y no desventajas. Puede decirse que esa eficaz propaganda mantuvo durante dos años frenadas las capacidades bélicas de los submarinos alemanes.

En 1917 –coincidiendo con la entrada de Estados Unidos a la guerra– el Alto Mando alemán prescindió del “previo aviso” y dejó a sus submarinos a la “caza libre”, sobre todo después que el Almirantazgo británico, encabezado por Winston Churchill, echó por la borda las “normas del crucero” –que regulaban la trayectoria marítima y hacían humanitaria la contienda en el mar– y ordenó a sus buques matar a tripulaciones de submarino rendidas. Por lo demás, desde el inicio de la lucha Churchill dispuso el artillamiento de buques de pasajeros para convertirlos en cruceros auxiliares de la Armada Real. Tal fue el caso del “Lusitania”.

El almirante Sims, jefe de las fuerzas navales norteamericanas, declaró en 1923: “Si los alemanes hubieran empezado los hundimientos sin previo aviso en 1915, en vez de 1917, habrían ganado la guerra.”

Por su parte, Von Tirpitz, jefe de la Marina alemana, comentó: “Habrá que darles la razón a los ingleses cuando dicen que habrían perdido la guerra en 1916 si nosotros hubiéramos tenido el valor para ganarla eliminando el “**previo aviso**”.

El general Ludendorff, jefe del Estado Mayor alemán, hizo un estudio sobre el particular, después de la guerra, y llegó a la misma conclusión de los almirantes Sims y Von Tirpitz.

¿Era, realmente, el submarino una arma de villanos que llevaban todas las ventajas sobre sus

contrincantes? ¿La propaganda británica tenía la razón?

Vistas las cosas fríamente, el submarino era una nueva arma que requería tanto valor como el de los tripulantes de barcos de superficie. Al nivel del mar eran tan vulnerables como una piragua. En sumersión era tan lento –16 kilómetros por hora– que cualquier Destructor (con 30 kilómetros por hora) podía darle alcance y lanzarle cargas explosivas de profundidad.

Abrirle un boquete era mortal, pues la presión del agua se precipitaba al interior de la nave en forma incontenible. En superficie, el Destructor tenía otro recurso: embestir y partir con su quilla al sumergible, sin correr peligro.

Lo que la tripulación de un submarino sumergido padecía al escuchar el estallido de las cargas de profundidad, no era menor que la incertidumbre de los tripulantes de un barco enemigo cuando avistaba la estela de un periscopio. Y cuando el submarino averiado no podía emerger, y su tripulación luchaba inútilmente por reparar el daño, su lenta agonía era una tragedia inenarrable. A veces acudía otro submarino a tratar de auxiliarlo, pero a 80 metros bajo la superficie, casi no había nada que hacer. Sus compañeros, arriba, esperaban horas escuchando ruidos de la nave accidentada, con la esperanza de ver flotar tripulantes, pero no aparecía nada, ni una burbuja, ni un signo de vida. “Es la impiedad de la guerra”, decían, y continuaban adelante.

En travesía, los apeñuscados 48 tripulantes de un sumergible, durante dos meses, tenían muchas más penalidades que las padecidas por los marinos de la superficie.

Sin embargo, la propaganda durante la Primera Guerra Mundial satanizó particularmente a los sub-

marinos como piratas villanos que combatían con todas las ventajas a su favor. Nada parecido aconteció respecto a la nueva arma aérea que también hizo su aparición en 1914, pese a que también gozaba de ciertas ventajas respecto a las tropas de tierra.

Inglaterra condenaba particularmente al submarino porque era el Arma con la que se le contestaba el bloqueo que ella le había impuesto a Alemania para vencerla por hambre. El avión, en cambio, aún no se desarrollaba lo suficiente para participar en ese mutuo duelo.

Los submarinos llegaron a poner a Inglaterra al borde de la derrota. Le hundieron barcos con desplazamiento total de 12 millones 850,000 toneladas. El comandante Lothar Von Arnauld de la Periere (con el U-35 y el U-139) hundió casi 100 barcos, con un total de 454,000 toneladas. Otros "ases" fueron:

Walther Fortsmann	380,000 toneladas
Max Valentiner	300,000 toneladas
Otto Steinbrinck	290,000 toneladas
Hans Rose	214,000 toneladas

A finales de la Guerra la Marina británica empezó a desarrollar muy efectivos recursos defensivos. Al terminar el conflicto, sus expertos consideraron que el arma submarina ya había quedado superada. (**1918**)

No era así. Para un veneno suele descubrirse un contraveneno.

El Arma submarina fue la que tuvo más bajas, en números relativos, durante el curso de toda la guerra.

A más de cien metros de profundidad estalla una “carga” destructora de submarinos. Los efectos son visibles a gran altura sobre la superficie. Llegaban a lanzarse cien cargas contra algún “U”.

CAPITULO I

EL PORTENTOSO PODER DE UNA IDEA

1928 –1939

“HA CONSTRUIDO Y DESTRUIDO NACIONES”

La idea es un enigma de la Naturaleza, dijo el famoso profesor Reymond du Bios, en tanto que el científico Alexis Carrel señalaba que **el pensamiento –impalpable y sin peso– ha transformado la superficie de la Tierra y ha destruido y construido naciones**. Y no está limitado ni por el tiempo ni por el espacio. ¿Cómo surge en el inventor la idea de algo que no existe, pero que él concibe cómo hacerlo existir?... ¿De dónde surgen las combinaciones armónicas que Beethoven va escribiendo como si alguien las dictara? ¿Y el estratega, que de un golpe de vista conjuga múltiples factores? ¿Cómo llega a la idea precisa sin perder tiempo en torrentes de cálculo?

En fin, de estas disquisiciones filosóficas quedémonos con el hecho indiscutible de que la idea entraña un poder incalculable. **Y cuando tal o cual idea se encarna en un personaje determinado, en circunstancias propicias, su idea marca rutas a la Historia. Esto equivale a decir, nada menos, que influye en el Destino**.

Todo lo anterior parecerá un largo rodeo para llegar al análisis de las tremendas batallas que se libraron en todos los mares, durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, luego se irá viendo que son consideraciones elementales a fin de comprender mejor cómo se fueron alternando los triunfos y las derrotas, hasta llegar a su desenlace final.

Concretando más, ¿quién era Erich Raeder?

A los 18 años de edad ingresó en la Marina alemana. A los 21 ya era oficial. Vivió intensamente, aunque no en primera línea, la gran batalla de Jutlandia, en 1916. La majestuosa grandeza de los navíos de superficie; los disparos de granadas de casi 700 kilos, que a más de 600 metros por segundo se dirigían hacia el adversario.

En 1917 se enteró, con particular repugnancia, de un motín de marineros. **En parte lo achacó a que la Marina se vio postergada, "en beneficio exclusivo de los submarinos", a los cuales debía abrirles paso en las aguas de salida.**

En 1918 (último año de la guerra), Raeder fue nombrado capitán del crucero "Köln". En sus Memorias refiere que luego tuvo que alejarse "con el corazón dolorido, de mi querido buque, que era como mi mundo".

Al cesar las hostilidades fue nombrado Jefe del Departamento Central del Ministerio de Marina. Luego sufrió, como todos los marinos alemanes, la humillación de que Inglaterra le confiscara a Alemania la mayor parte de su flota. A la vez, le restringía la construcción de nuevas naves y le prohibía la de submarinos.

Al igual que otros de sus compañeros, Raeder soñaba con el momento en que su Patria volviera a tener una gran flota de superficie. Sucesivamente fue ocupando diversos cargos ejecutivos, hasta que en 1928 el gobierno de Weimar lo nombró Jefe de Marina.

El 19 de mayo de 1931 –"décimo año de esfuerzos por reconstruir la flota"– Raeder efectuó la botadura del primero de tres cruceros, aparentemente de 10,000 toneladas que en realidad tenían 12,000, dotados de grandes cañones de 28 centímetros de diámetro, cosa nada usual en ese tipo de naves. Por

eso se les llamó “acorazados de bolsillo”. Fueron el “**Graf Spee**”, el “**Scheer**” y el “**Lützow**”.

A la vez, Raeder preparó los planos para construir otros dos cruceros mucho más grandes, de 32,000 toneladas, o sean el “**Scharnhorst**” y el “**Gneisenau**”.

Cuando Hitler llegó al poder, en 1933, ratificó a Raeder en su puesto y delegó en él facultades para manejar lo referente a la Marina. Como soldado de tierra, todo lo del mar le era distante y solía decir: “en tierra soy un héroe y en el mar un cobarde”.

Además, Hitler concentró su atención en cuatro asuntos que juzgaba vitales:

1.- Cambiar toda la economía para sacar a Alemania de la miseria, elevar la producción y acabar con la lucha de clases.
2.- Afianzar su autoridad en el Ejército, donde muchos generales lo veían despreciativamente como “el cabo bohemio”.
3.- Conjurar el peligro de que Rohem, con sus 300,000 “paramilitares” de las S. A. dieran un golpe a fin de desviar el socialismo alemán hacia el socialismo marxista.
4.- Formar 18 ejércitos que –a cierto plazo– pudieran acabar con el peligro comunista que la URSS representaba para toda Europa. (Así lo había anunciado ya en su libro Mi Lucha).

De la primera entrevista que tuvo con Hitler, dos días después de que éste tomó posesión, el almirante Raeder refiere:

> “Su doctrina política en relación con la Marina de guerra se basa en la premisa inconmovible de

vivir siempre en paz con Inglaterra... No quiere guerra, nunca más con Inglaterra".

"La impresión personal que me produjo fue la de que tenía delante a un hombre excepcional, nacido para el caudillaje. La facilidad con que en el acto sabía desentrañar lo substancial de una cuestión y reducir a un sencillo común denominador los más complicados y confusos problemas, era sorprendente. Sus conocimientos, adquiridos principalmente en un largo esfuerzo de autodidacta, eran enciclopédicos y nada tenían de mera acumulación memorística." [1]

1935, PACTO AMISTOSO CON LA GRAN BRETAÑA Habiendo conjurado la amenaza de una rebelión de Rohem y logrado grandes avances en reanimar la economía de la nación, Hitler volvió temporalmente los ojos a la Marina y gestionó un pacto naval con Inglaterra, basado en que jamás le disputaría su condición de Reina de los Mares. Hitler estaba anuente a que la flota alemana no rebasara nunca el 33% de la británica. El almirante Raeder insistió en que el margen fuera mayor, y finalmente quedó en el 35%.

Parecía que en Raeder Había más intenciones de revancha que en Hitler, pues dice que para él fue "una decisión difícil y un sacrificio para mí doloroso, el tener que pasar por la reducción del potencial de nuestra nueva Armada a un tercio aproximado de la británica."

Y como aún no se alcanzaba el 35%, el Almirante tuvo un considerable margen para emprender

---

[1] Mi Vida. Erich Raeder. Pág. 283 y 284.- Edit. Caralt. Barcelona, 1958.

inmediatamente la construcción del crucero “**Príncipe Eugenio**”, de 10,000 toneladas, y la de los acorazados “Bismarck” y “Von Tirpitz”, cada uno de 40,000 toneladas.

En cuanto a submarinos, nombró al capitán de navío Karl Doenitz para empezar, de “cero”, a reconstruir la flota de sumergibles, a partir de fines de 1935. Doenitz había sido comandante de submarinos en la Primera Guerra Mundial y en 1935 era capitán del crucero Emden.

El Almirante Raeder compartía la convicción de los expertos británicos, en el sentido de que el arma submarina ya no era operante, en virtud del invento del Asdic, que los detectaba; de la táctica de formar convoyes y del desarrollo de la aviación que podía localizarlos y destruirlos desde el aire.

Por el contrario, el capitán Doenitz tenía la idea de que el submarino podría utilizarse “en manadas” y ser coordinado por radio para meterse entre los convoyes. Atacaría particularmente de noche y se sumergiría durante el día para protegerse de los navíos de superficie y de los aviones.

Doenitz hizo construir seis pequeños submarinos de 250 toneladas, más bien para instrucción, y pensaba en naves más grandes, de 517 toneladas, capaces de operar cuatro o cinco semanas en el Atlántico.

DOS IDEAS OPUESTAS; UNA CON MÁS AUTORIDAD Frente al proyecto de Doenitz, el Almirante tenía su propio “Plan Z”, llamado de la “Flota Homogénea” según el cual los submarinos serían de 2,000 toneladas, con cañones de gran calibre, o sea de 15 centímetros de diámetro.

Doenitz, cuatro escalones más abajo en la jerarquía de su jefe, objetó que ese tipo de submarino era poco manejable y caro. Hizo una contrapropuesta para producir su llamado tipo VII, y el asunto fue objeto de nuevos estudios, hasta que el Gran Almirante accedió al plan de Doenitz.

Entretanto, ya se había perdido un año, todo 1936, sin construir submarinos.

Otro punto en que no coincidían el Ministro de Marina y el capitán Doenitz consistía en que el primero consideraba que no habría guerra con los ingleses. Cada vez que se tocaba ese tema decía que Hitler no quería esa guerra y que no la habría. En todo caso, la guerra sería contra la URSS.

En cambio, Doenitz –ascendido a comodoro en 1938– hacía notar que Alemania ya había conjurado la lucha de clases, que la economía iba en rápido ascenso, que los problemas de Austria y Checoslovaquia se habían resuelto y que Inglaterra no toleraría que Alemania se colocara otra vez como la primera potencia europea. Ya había indicios –decía– de que no lo permitiría, aun cuando Inglaterra no se viera amenazada en su poderío de Reina de los mares.

No quiso Doenitz que tales consideraciones quedaran sólo en palabras y le envió a su jefe un memorando sobre el particular. Poco después les dijo a sus oficiales:

> “Si alguna vez nos vemos envueltos en una guerra, Inglaterra estará en el bando de nuestros adversarios. ¡De eso pueden ustedes estar seguros!

Claro que sí, aunque el adversario fuera el mismo Stalin, presuntamente el polo opuesto del gran capital de Londres.

El “Plan Z”, del Gran Almirante, preveía la construcción del “**Bismarck**” y el “**Tirpitz**”; de 12 acorazados menores de 20,000 toneladas cada uno, de 4 portaaviones y de un gran número de cruceros. Todo para ser terminado en 1948.

A Doenitz le preocupaba que ese plan era para muy largo plazo, en general, y que en particular no se empezaba a construir –desde el año de 1938 en curso– los trescientos submarinos que él consideraba como indispensables para el caso de una emergencia de guerra.

Doenitz agregó, en su memorando enviado a la Marina, que Inglaterra podía proteger sus grandes navíos en el norte de su Isla, pero que los grandes barcos alemanes no disponían de ningún lugar suficientemente remoto. Además, se podrían construir refugios para submarinos, mas no para acorazados.

El Almirante reiteraba que Hitler no quería guerra con los ingleses y que no la habría.

Por otra parte, el almirante Densch, jefe de la flota de reconocimiento, coincidía con la idea de Doenitz. “En cada río –decía–, en cada pradera verde,

> en galapones camuflados de verde deberíamos estar construyendo submarinos”.

Doenitz pedía trescientos. Sólo así, descontando los que estuvieran siendo reabastecidos, y los que navegaran en ida o vuelta, podría haber simultáneamente 100 en la zona de combate.

La Marina no veía la necesidad de tal propuesta.

Entretanto, Doenitz preparaba tripulantes para los submarinos. Les inculcaba que esa arma no era anticuada y que la disciplina por sí sola no bastaba; era necesario llegar en el servicio a la abnegación. A la vez les enseñaba el uso del periscopio y las características del ataque en superficie. Por su parte, el capitán

Thesden les enseñaba el manejo técnico y las maniobras veloces de inmersión. Ambos tenían ya la nueva idea de los ataques "**en manada**", muy diferente a la antigua táctica de "cada submarino por su cuenta".

En ese mismo año (1938) el ingeniero Walter visitó a Doenitz y le refirió que tenía un proyecto para lograr que el submarino –que actualmente desarrolla 14 kilómetros por hora en inmersión– pueda desarrollar de 42 a 46. Su invento se basa en el auriol y la turbina a gas de hidrógeno. Tiene estudios minuciosos sobre el particular.

> "Lo he propuesto al alto mando de la Marina, pero no se ha dado cuenta de la importancia de este invento. ¿Puede usted ayudarme?".
>
> Doenitz solicita audiencia del Almirante Raeder. "Este invento –le dice– es de la mayor importancia. Un submarino rápido bajo el agua podría eludir las cargas de profundidad. Creo muy necesario prestarle máximo apoyo al ingeniero Walter". [1]

Raeder sonríe, escéptico, pues en realidad por ahora sólo se trata de una idea. "Le creo –contesta–. Es de las invenciones técnicas tan revolucionarias que requieren, según ya se sabe, de mucho tiempo. **Además no hay ninguna seguridad en el resultado final**".

Doenitz agrega que si el resultado sólo se aproxima al cálculo de Walter, vale la pena hacer el intento.

Raeder ofrece ver luego el asunto y no se concreta nada. Estaba menospreciando y retrasando un formidable invento.

---

[1] Los Lobos y el Almirante. Pág. 51 a 53. Edit. Zig Zag 1957. Por Wolfgang Frank, sobreviviente de la Batalla del Atlántico.

Después de varios meses el Ing. Walter vuelve a visitar a Doenitz porque no ha visto ningún cambio en el alto mando de la Marina.

El comodoro insiste ante la superioridad, pero la historia se repite. **Para el ingeniero Walter su invento es ya una realidad en su mente. Ha visto lo que aún no existe, pero que puede llegar a convertirse en el submarino totalmente eléctrico, en el maravilloso tipo XXI**. En cambio, para el Gran Almirante es sólo un proyecto, una idea, "sin ninguna seguridad en el resultado final."

No cabe duda que la idea entraña un poder incalculable. Depende de que se le sepa aprovechar o no.

Por otra parte, Doenitz reitera por escrito su petición de 300 submarinos. Puede ser que en la superioridad se hayan reído de él, pues para el año en curso (1938) sólo está autorizado construir NUEVE.

El Ministro de Marina se halla ocupado en terminar detalles de su "Plan Z", que preveía botar 233 submarinos, pero para 1948. ¡Diez años más tarde! (1)

Doenitz los necesitaba ¡ya! Era la única arma –decía– capaz de enfrentar la emergencia de una guerra que él presentía bastante próxima.

En cuanto a la táctica de "manadas" (con grupos de submarinos), Raeder la rechazó porque "se requería usar radiogramas a fin de formar los grupos."

En general, para Raeder los submarinos "**dejaban muy escaso margen a la conjetura optimista**", según sus propias palabras. ¿Acaso todavía guardaba en lo íntimo de su "Yo" el resentimiento de 21 años atrás, cuando vio a los barcos de superficie "**postergados en beneficio exclusivo de los sub-**

(1) Diez Años y 20 Días. K. Doenitz Pág. 41 y 42. Edit. Caralt. Barcelona.

marinos” porque deberían abrirles paso en las aguas de salida?

Hay ideas que se enraizan peligrosamente.

Mientras se construían o no más submarinos, Inglaterra llevaba dos años actualizando sus sistemas defensivos contra el arma submarina. Protegería sus líneas de comunicaciones también con aviones de observación y bombardeo desde bases de tierra y con nuevos portaaviones. Algunos mercantes pesados se acondicionaban para lanzar aviones. Con biplanos e hidroaviones se hacían prácticas de lanzamiento de torpedos. En esa época (1938) Raeder tenía en construcción los grandes acorazados “**Bismarck**” y “**Tirpitz**”. Respecto a Hitler, dice en su libro “Mi Vida”:

> “Conocía, a fuerza de estudios de autodidacta tantas cosas sobre la Marina y las construcciones navales, que fácilmente se le hubiera tomado por un profesional. Hess le traducía libros del inglés. No es de extrañar que leyendo tanto y contando con una privilegiada memoria, se hallase en condiciones de aventajar a veces al mismo profesional en cuestiones de detalle y contase con una base excelente para juzgar por su cuenta en la materia." (Mi Vida, Pág. 282).

Sin embargo, surgió una tensa discusión entre Hitler y Raeder porque Hitler seguía muy receloso de los grandes barcos, como el "Tirpitz" y el "Bismarck".

> "En esa ocasión –refiere el almirante– se mostró excesivamente desconsiderado y mordaz, al censurar sistemáticamente cuanto llevábamos hecho hasta entonces y pensábamos hacer”.

La discusión llegó a un punto en que Raeder dijo que renunciaba a su cargo y se dispuso a salir de la